

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Mag. Günther Steinkellner

und

Landesrat Dipl.-Ing. Ludwig Schleritzko

am

**Mittwoch, den 13. Dezember 2017, um 11:00 Uhr
in den OÖ. Presseclub, Saal B, Landstr. 31, 4020 Linz**

zum Thema

"Neue Donaubrücke Mauthausen"

Weitere Gesprächsteilnehmer/innen:

Dipl.-Ing. Dr. Günther Knötig

(Leiter der Direktion Straßenbau und Verkehr)

Dipl.-Ing. Josef Decker

(Straßenbaudirektor Land NÖ)

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Ausbau der Infrastruktur

"Im kommenden Jahr steht die dringend notwendige und unumgängliche Sanierung der Donaubrücke Mauthausen an. Darüber hinaus einigten sich die Länder Nieder- und Oberösterreich auf den Bau einer zusätzlichen Donauquerung. Somit steht sowohl die anstehende Sanierung als auch die Erstellung eines Vorprojektes im Zentrum der Arbeiten für das Jahr 2018", so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

„Das Land Niederösterreich verfolgt für die Region rund um Pyburg und Windpassing zwei verkehrspolitische Ziele: Einerseits wollen wir die Bevölkerung vom Verkehr entlasten, und andererseits die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft und die Pendlerinnen und Pendler spürbar und nachhaltig verbessern“ so Landesrat für Straßenbau Dipl.-Ing. Ludwig Schleritzko.

Die Donaubrücke verbindet die beiden Gemeinden Pyburg und Mauthausen und stellt somit eine infrastrukturelle Hauptschlagader der Region dar. Somit ist sie für die Bereiche Wirtschaft und Industrie sowie für zahlreiche Pendlerinnen und Pendler von besonderer Bedeutung. "Um dieses wichtige Nadelöhr bis zur Errichtung der neuen Donaubrücke am Leben erhalten zu können, ist eine zwischenzeitige Sanierung jedenfalls erforderlich. Der Befürchtung, dass eine Sanierung nur unter einer mehrmonatigen Totsperrung der Brücke möglich ist, konnte entkräftet werden. Mit einem optimierten Sanierungsverfahren werden die Arbeiten an der Altbrücke zu Beginn der Schulferien im Sommer 2018 gestartet", so die Landesräte Steinkellner und Schleritzko.

Die derzeitige Brücke stößt mit werktags täglich über 21.000 Kraftfahrzeugen an die Grenzen der Kapazität. Aufgrund des rasant wachsenden Wirtschaftsraumes ist der Ausbau der Infrastruktur von großer Wichtigkeit. Mit der politischen Einigung über den Neubau einer zusätzlichen Donauquerung wird ein wichtiger Schritt für eine leistungsfähige und verkehrssichere Infrastruktur gesetzt. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner der Region beiderseits der Donau profitieren von mehr Lebensqualität.

Warum ist der Ausbau notwendig?

Die B 123 Mauthausener Straße ist die zentrale Verkehrsader des östlichen Mühlviertels und eine der wichtigsten Verbindungen für tausende Pendler und Pendlerinnen. Darüber hinaus stellt die Donauquerung eine vitale Verbindung für den pulsierenden Wirtschaftsraum im Machland und den Bezirk Amstetten dar.

Der Bezirk Perg zeigt eine sehr dynamische Raum- und Verkehrsentwicklung. Bei den Pendlerzahlen und Verkehrswegen der öö. Wohnbevölkerung über die Donaubrücke gab es in den vergangenen 10-12 Jahren Steigerungen von rund 30 bis zu 50%. Aufgrund aktueller Entwicklungen ist anzunehmen, dass sich die Trends der Vergangenheit auch in der Zukunft fortsetzen werden. Die verkehrliche Entwicklung des Kfz-Verkehrs in diesem Raum wird mit ca. 1,5% - 2% pro Jahr prognostiziert. Diese Zunahmen werden auch anhand der verfügbaren Dauerzählstelle B3 Mauthausen-Ost in den letzten Jahren abgeleitet. Für die wirtschaftlichen Entwicklungen im Bezirk Perg (Betriebsbaugebiete, Betriebsansiedlungen) und die immer stärker wachsenden Verflechtungen zwischen dem Räumen Perg und St.Valentin-Ennsdorf-Enns ist ein leistungsfähiger Ausbau der Donaubrücke in Mauthausen eine wesentliche Voraussetzung.

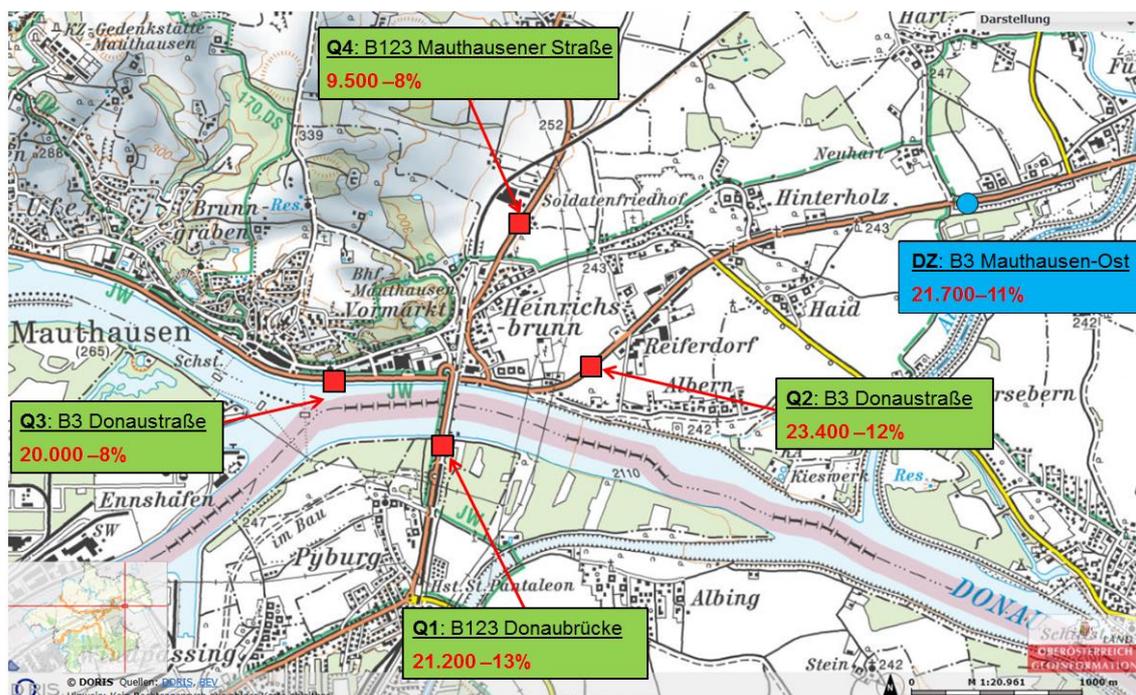


Abbildung 1: Aktuelles Verkehrsaufkommen im März 2017 Kfz/Werktag – LKW Anteil Quelle: Land OÖ

Pendlerbeziehungen

Im Jahr 2013 gab es rund 1.200 Auspendler aus dem Bezirk Perg in den Bezirksteil Linz-Land (Ost) und rund 770 in den Bezirksteil Amstetten (West). Zusätzlich pendeln rund 340 in den Raum Steyr (Stadt Steyr und Bezirk Steyr-Land) aus.

Insgesamt benötigen also rund 2.300 Personen die Mauthausner Brücke für ihren Arbeitsweg in Richtung Süden. Demgegenüber lag die analoge Zahl der Pendler/innen im Jahr 2001 bei rund 1.600 Personen. Damit nahm die Zahl der Pendler/innen um ca. 700 bzw. um 43,4 % von 2001 auf 2013 zu. Während rund 2.300 Personen im Jahr 2013 die Brücke nach Süden für ihren Arbeitsweg benötigten, pendelten 960 Personen in die umgekehrte Richtung zur Arbeit. Auch diese Zahl hat gegenüber dem Jahr 2001 stark zugenommen, nämlich von 683 um 277 bzw. um 40,6 % im Jahr 2013.

Auspendler/innen¹⁾ (Erwerbstätige 15 Jahre und älter) des Wohnbezirkes Perg in ausgewählte Arbeitsorte: Bezirke Linz-Land und Amstetten (einzelne Gemeinden), Steyr-Stadt sowie Bezirk Steyr-Land (gesamter Bezirk) (vermutetes Hauptpotenzial der Nutzer/innen der Mauthausener-Brücke für ihren Arbeitsweg)					
Zahl der Auspendler/innen¹⁾ des Wohnbezirkes Perg in ausgewählte Arbeitsorte...					
Arbeitsort				Veränderung 2001-2013	
	2001	2011	2013	absolut	in %²⁾
Bez. Linz-Land (Ost)	770	1.144	1.186	+ 416	+ 54,0 %
Bez. Amstetten (West)	573	714	772	+ 199	+ 34,7 %
Steyr-Stadt	193	219	228	+ 35	+ 18,1 %
Bez. Steyr-Land gesamt	67	118	113	+ 46	+ 68,7 %
Zusammen	1.603	2.195	2.299	+ 696	+ 43,4 %

Land OÖ, Abt. Stat. - Daten: Stat. Austria, Volksz. 2001, Registerz. 2011, Abgestimmte Erwerbsstat. 2013

¹⁾ Bei den Erwerbsspendler/innen sind temporär abwesende Personen wie Frauen im Mutterschutz od. Personen in Elternkarenz ausgeklammert, da sie am Berufsspendlerverkehr nicht teilnehmen

²⁾ Aufgrund der geringen Nennungen keine Prozentberechnung

Abbildung 2: Entwicklung der Pendlerstatistik

Quelle: Land OÖ

Aufgrund des dynamischen wirtschaftlichen Aufschwungs gelangt die mehr als 50 Jahre alte Donaubrücke mit täglich über 21.000 Autos an ihre Kapazitätsgrenzen. Rund 13% des Verkehrsaufkommens werden durch den Schwerverkehr verursacht. Das sind rund 3.300 LKW's pro 24 Stunden. Dadurch entstehen an Spitzentagen Wartezeiten und Rückstauungen.

Länderübergreifende Partnerschaft ermöglicht Einigung und Umsetzung

Um eine nachhaltige und zukunftsfähige Lösung der Verkehrssituation zu erzielen, einigte sich das Land Oberösterreich mit dem Land Niederösterreich auf den Neubau einer zusätzlichen Donauquerung. „Wir werden eine leistungsfähige, verkehrssichere Donauquerung errichten. Für die weitere Umsetzung des Projekts laufen bereits Abstimmungsarbeiten zwischen den beiden Ländern“, unterstreichen Landesrat Steinkellner und Landesrat Schleritzko.

Entwicklungen der Donaubrücke(n) seit 2016

Mai 2016: Aufgrund des Alters der Brücke (Baujahr 1961) sowie des Zustandes der Stahlfachwerkskonstruktion wurden erste umfangreiche Sanierungsmaßnahmen am Brückentragwerk eingetaktet. Dies war notwendig um die Tragfähigkeit und ebenso die Funktionsfähigkeit der Donauquerung zu erhalten.

August / September 2016: An sieben Wochenenden im August und September (im Zeitraum vom 13.8.2016 bis 26.9.2016) wurden Verstärkungsmaßnahmen der Stahlfachwerksstäbe vorgenommen. Die für die Maßnahmen erforderlichen Sperrzeiten der Brücke wurden so festgelegt, dass eine minimale Beeinträchtigung für den Verkehr an den jeweiligen Wochenenden herrschte. Aufgrund guter Wetterbedingungen konnten die Sanierungsarbeiten bereits am 27. September und somit 2 Tage früher als erwartet, abgeschlossen werden. Die Gesamtkosten für die Sanierungsmaßnahmen betrugen etwa 800.000 Euro und wurden von den Ländern Nieder- und Oberösterreich getragen.

Mai 2017: Die Hauptuntersuchung der Donaubrücke Mauthausen wurde eingeleitet. Die Erkenntnisse und Resultate unterstreichen den dringend notwendigen Sanierungsbedarf. Durch die massiven Einwirkungen auf Grund des Verkehrs (hoher Schwerlastanteil, hohe Verkehrszuwächse in den letzten Jahren) und durch die jahrzehntelangen Belastungen durch Streusalz, weist die Brücke massive Schäden auf. Bereits zuvor wurden die Fachabteilungen beauftragt technische Lösungen zu finden um eine 3 monatige Totalsperre zu umgehen.

14. Juli 2017: In einer Pressekonferenz wird die Sanierung der Donaubrücke Mauthausen im Jahr 2018 erläutert. Wichtigstes Fazit ist, dass die Sanierung unter der Woche ohne Einschränkungen des Verkehrs durchgeführt werden kann. Lediglich geringfügige Vollsperrungen an Wochenenden müssen vorgenommen werden. Somit konnte eine mehrmonatige Vollsperrung umgangen werden. Dies stellt auch eine große Entlastung für die ansässigen Wirtschaftsunternehmen sowie die Pendler/innen dar.

August 2017: Im Zuge der Umfahrserrichtung Pyburg-Windpassing wird der Kreisverkehr Pyburg an die Donaubrücke angebunden. Durch weiterhin gute Zusammenarbeit der Länder Nieder- und Oberösterreich konnten die bevorstehenden Sperrungen optimiert werden. Lediglich an den Wochenenden am 8., 15. und 22. September war die Donaubrücke für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar.

November 2017: Das Land Niederösterreich sowie das Land Oberösterreich einigen sich politisch auf den Neubau einer zweiten Donauquerung.



Abbildung 3: Maßnahmenpaket Quelle: Land NÖ

Information zum aktuellen Stand des Projekts neue Donaubrücke

Beim Projekt der Donaubrücke Mauthausen steht die politische Einigung von Oberösterreich und Niederösterreich über die gemeinsame Vorgangsweise fest:

Östlich der bestehenden Donaubrücke wird von der B3 ausgehend eine neue Donaubrücke mit insgesamt zwei Fahrstreifen und kombiniertem Geh- und Radweg errichtet. Diese Straßenverbindung quert auf niederösterreichischer Seite den Ennskanal und wird mit der B123a zwischen Pyburg und Rems verknüpft. Auf der ebenfalls im Zuge des Projekts abschnittsweise verkehrlich zu verbessernden B 123a wird der Verkehr zur B1 und damit zur Anschlussstelle St. Valentin der A1 West Autobahn geführt. Danach muss das Stahltragwerk der bestehenden Donaubrücke aus technischen Gründen durch ein neues Stahltragwerk mit zwei Fahrstreifen und einem Gehweg für die lokalen Fußgängerbeziehungen ersetzt werden. Zukünftig werden also zwei Brücken für den donauquerenden Verkehr zwischen Oberösterreich und Niederösterreich zur Verfügung stehen. Der Baubeginn der neuen Donaubrücke wird für das Jahr 2024 angepeilt. Der Baubeginn ist, wie bei Straßenprojekten inzwischen üblich, auch von den beanspruchten Instanzenzügen bei Beschwerdeverfahren zu behördlichen Bewilligungen und Auftragsvergaben abhängig. Derzeit erfolgen die Abstimmungen mit Niederösterreich über die erforderlichen gemeinsamen Planungsschritte und die gemeinsamen Planungsvergaben. Bis Ende Februar 2018 wird ein gemeinsames Planungsüberkommen ausgearbeitet, in dem die länderübergreifenden Planungs-Szenarien und Verfahrensschritte abgestimmt werden.

Aus derzeitiger Sicht ist die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens der Weg mit dem geringsten verfahrenstechnischen Risiko. Die Planungsschritte bis zum Baubeginn sehen grob umrissen wie folgt aus:

- Als Basis für die weiteren Planungsschritte wird eine gemeinsame Verkehrsuntersuchung mit Verkehrszählungen die verkehrlichen Wirkungen der „Zwei-Brücken-Lösung“ im Planungsgebiet darstellen.

Darauf aufbauend wird in einem Vorprojekt die Entscheidung über die exakte Linienführung der Donaubrücke sowie deren Anbindungen an das Bestandsnetz und die Fortführung auf niederösterreichischem Gebiet zur B 1 geklärt.

- Auf Basis der detaillierten Linienführung wird in Oberösterreich die Trassenverordnung nach dem Oö. Straßengesetz erwirkt.
- Parallel erfolgen die Umweltuntersuchungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die Einreichprojektunterlagen für Straße, Brücke und die materienrechtlichen Genehmigungsverfahren sowie die Umweltverträglichkeitserklärung werden ausgearbeitet und bei der Behörde eingereicht.
- Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird für den oberösterreichischen Abschnitt bei der oberösterreichischen Behörde abgehandelt. Für den niederösterreichischen Abschnitt ist die niederösterreichische Behörde zuständig. Die UVP erfolgt im sogenannten „konzentrierten Genehmigungsverfahren“. Das heißt, gleichzeitig mit der UVP werden die materienrechtlichen Genehmigungsverfahren wie unter anderem Wasserrecht, Forstrecht, Naturschutzgesetz, Denkmalschutzgesetz, Starkstromwegegesetz, Schifffahrtsgesetz, Abfallwirtschaftsgesetz sowie Landesstraßenrecht abgehandelt.
- Auf Basis dieser Bescheide erfolgen die Grundeinlöse sowie die Bauprojektierung und die Bauausschreibung als Voraussetzungen für den Baubeginn.
- Die Gesamtkosten dieser Verkehrslösung werden auf ca. 124 Mio. Euro geschätzt. Eine Kostenteilung von 55 % OÖ und 45 % NÖ wurde vereinbart.

Eine erste Abschätzung des Zeitplans (derzeit beginnen die Abstimmungen über die gemeinsamen Planungen mit dem Land NÖ) ergibt folgende etwaige Zeitachse.

Fahrplan

Planungsschritte	Jahre
Abstimmungen mit dem Land Niederösterreich, gemeinsame Verkehrsuntersuchung	2018
Vorprojekt mit detaillierter Linienführung und Knotenpunktwahl	2018/19
Vorbereitung der Grundlagen für die Verordnung gemäß Straßengesetz u. Trassenverordnung d. Oö. Landesregierung	2019
Untersuchungen Verkehr u. Technik, Raum u. Umwelt Behördliche Bewilligung von Vorarbeiten, Vermessung, Bodenuntersuchungen	2019- 2020
Erstellung Einreichprojekte Straße und Brücke und der UVP-Einreichunterlagen mit den materienrechtlichen Einreichoperaten	2020
UVP-Einreichung	2020/21
UVP-Verfahren „konzentriertes Genehmigungsverfahren“	2021- 2023
UVP-Bescheid	2023
Grundeinlöseverfahren	2023- 2024
Bauprojekt, Ausschreibung für den Bau u. Vergabeverfahren	2023- 2024
Baubeginn neue Donaubrücke	2024

"Mit der politischen Einigung beider Länder wird eine neue, leistungsfähige Infrastrukturlösung für Nieder- und Oberösterreich geschaffen. Das Geld ist gut investiert, da die Bevölkerung auf beiden Seiten der Donau mehr Lebensqualität erhält, der Verkehr entflechtet wird und die Verkehrssicherheit gesteigert wird", betonen Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner und Landesrat für Straßenbau Dipl.-Ing. Ludwig Schleritzko.